

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 実用新案登録公報 (Y 2) (11) 実用新案登録番号

実用新案登録第2604441号

(U2604441)

(45) 発行日 平成12年5月15日(2000.5.15)

(24) 登録日 平成12年3月3日(2000.3.3)

(51) Int.Cl.⁷
B 6 0 J 10/04

識別記号

F I
B 6 0 J 1/17

D

請求項の数 1 (全 3 頁)

(21) 出願番号 実願平4-40722

(22) 出願日 平成4年6月15日(1992.6.15)

(65) 公開番号 実開平6-864

(43) 公開日 平成6年1月11日(1994.1.11)

審査請求日 平成8年4月3日(1996.4.3)

(73) 実用新案権者 000003908

日産ディーゼル工業株式会社
埼玉県上尾市大字荻丁目1番地

(72) 考案者 清古 実

埼玉県上尾市大字荻丁目一番地 日産デ
ィーゼル工業株式会社内

(74) 代理人 100071696

弁理士 高橋 敏忠 (外1名)

審査官 大橋 康史

(56) 参考文献 特開 昭50-47317 (J P, A)

(58) 調査した分野(Int.Cl.⁷, D B名)

B60J 10/04

(54) 【考案の名称】 車両のドア用ウエザーストリップの構造

1

(57) 【実用新案登録請求の範囲】

【請求項1】 パネル(7、8)を取付ける取付部(5A)とその取付部(5A)に接着された中空部(5B)とよりなり、その取付部(5A)は複数のリップ(5g)でパネル(7、8)を取付けており、中空部(5B)の屈曲部(5a)には台形状に形成された弾性体のスペーサ(5b)が挿入され、そのスペーサ(5b)は中空部(5B)の一辺(5c)に接着された空間部(5f)が構成され、そのスペーサ(5b)には屈曲部に挿入されるための複数のスリット(5d)が設けられていることを特徴とする車両のドア用ウエザーストリップの構造。

【考案の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】 本考案は、中空部を有する車両の

2

ドア用ウエザーストリップの構造に関する。

【0002】

【従来の技術】 中空部を有するウエザーストリップはその屈曲部の皺や、サッシュのばたつき等の問題が有るので、例えば所望の中空部に発泡材等のスペーサ材を注入する技術は知られている(特開昭58-170622号公報、特開昭50-47317号公報参照)。また、本出願人による実開昭62-13712号公報がある。

【0003】 しかしながら、上記の技術はいずれもスペーサ材を注入するために大掛かりな設備や補助の金型が必要である。また、そのスペーサ断面は当然ウエザーストリップの中空断面と同じになり、スペーサの断面形状を選択することはできない。このため、スペーサの反力が過大になりドア閉まりが悪くなったり、サッシュの変形が防止できないと言う問題が発生する。

【0004】実開平2-75316号公報にはウエザーストリップの中央部に吸音材を入れて、ドアを閉じたときに吸音材が変形して隙間をシールし、もって風切音を防止する技術が開示されている。しかしながら、かかる公知技術ではドアを閉じるときにサッシュの変形によるばたつきを防止することはできない。

【0005】

【考案が解決しようとする課題】したがって、本考案の目的は、比較的簡単に製造でき、そしてドアの閉まり性がよく、ばたつきのない車両のドア用ウエザーストリップの構造を提供するにある。

【0006】

【課題を解決するための手段】本考案の車両のドア用ウエザーストリップの構造によれば、パネル(7、8)を取付ける取付部(5A)とその取付部(5A)に接着された中空部(5B)とよりなり、その取付部(5A)は複数のリップ(5g)でパネル(7、8)を取付けており、中空部(5B)の屈曲部(5a)には台形状に形成された弾性体のスペーサ(5b)が挿入され、そのスペーサ(5b)は中空部(5B)の一边(5c)に接着された空間部(5f)が構成され、そのスペーサ(5b)には屈曲部に挿入されるための複数のスリット(5d)が設けられている。

【0007】

【0008】

【作用効果の説明】したがって、請求項1の考案では、弾性体で形成されたスペーサは、ウエザーストリップとの間に空間部を残すよう構成されているので、ドアを閉めたときに空間がなくなるまで反力は発生せず、ウエザーストリップとスペーサとが接して反力が発生する。そのために、ドアの閉まり性がよく、ばたつきがない。

【0009】そして、このスペーサの幅はウエザーストリップの面に、常に一部が接触しているような形状に形成されて、屈曲部で肉余りによる皺がでるのを防止しているので、特にばたつきが生じやすいドアのコーナ部に最適である。

【0010】

【0011】そして本考案は接着により取付部に取付けることができるので、取付けが簡単であり、また製造も容易である。

【0012】

【実施例】以下、図面を参照して、本考案の実施例を説明する。

【0013】図1において、車両のキャブ1にはヒンジ2、2で全体を符号3で示すドアが取付けられ、そのドア3の上部はサッシュ4で構成されている。そして、キャブ1とドア3との間にはウエザーストリップ5が介装

されている。

【0014】なお、図はウエザーストリップ5を示すためにサッシュ4の上部を省略して図示している。

【0015】また、そのウエザーストリップ5は、図2、図3をも参照して、取付部5Aと中空部5Bとが接着で形成され、複数のリップ5gでキャブパネル7、8に取付けられている。

【0016】そして、中空部5Bには弾性体であるソリッドゴムで台形状に形成されたスペーサ5bの一部が五角形状に形成された中空部5Bの一边5cに接着され、空間部5fを構成している。

【0017】図4を参照して、スペーサ5bは屈曲部5aに挿入するため複数のスリット5dが設けられている。

【0018】そして、ドア3を閉めた場合、図3を参照して、ドアのサッシュ4は、まずウエザーストリップ5の中空部5Bに接し中空部5Bの壁がスペーサ5bに当たるところでドアが閉まるように構成されている。

【0019】したがって、ドアの閉まり性が悪くなることはなく、サッシュを変形させることもない。また、屈曲部の内側にスペーサが接しているので皺がでない。

【0020】

【0021】

【考案の効果】以上のように本考案では、ドアのサッシュがはじめに中空のあるウエザーストリップに接し、そしてスペーサに当たるところでドアが閉まるので、ドアの閉まり性がよく、サッシュの変形がなく、車体側の面差にも対応できる。

【0022】また、スペーサでウエザーストリップの皺が防止できるので設計の自由度が増え、スペーサをドアのバンバラバーとして作用させているのでバンバラバーが不用で、キャブのバンバラバー用座面と穴とが不用になり工数が低減される。

【図面の簡単な説明】

【図1】本考案の一実施例を示すキャブの側面図。

【図2】図1のウエザーストリップの要部を示す斜視図。

【図3】図1のA-A断面を示す図。

【図4】図2のスペーサを示す斜視図。

【符号の説明】

1・・・キャブ

3・・・ドア

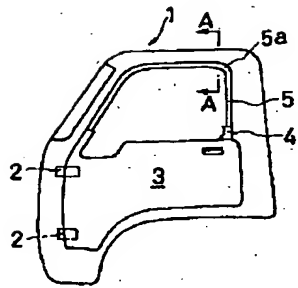
4・・・サッシュ

5・・・ウエザーストリップ

5・・・スペーサ

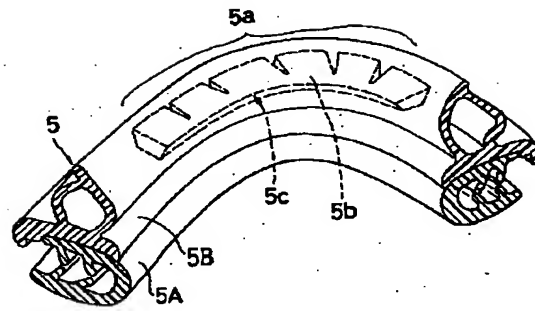
7、8・・・パネル

【図1】



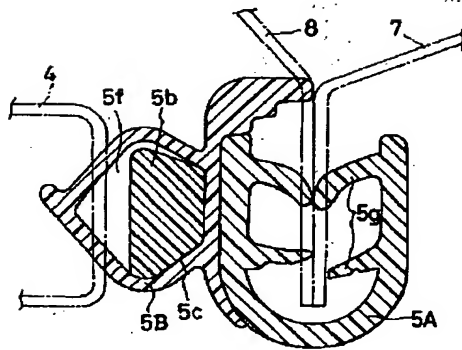
【図1】

【図2】



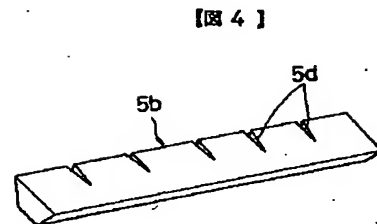
【図2】

【図3】



【図3】

【図4】



【図4】

THIS PAGE BLANK (USPTO)
PAGE BLANK (USPTO)